Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2024/2377

10.10.2024

RESOLUTIE (EU) 2024/2377 VAN HET EUROPEES PARLEMENT

van 11 april 2024

met de opmerkingen die een integrerend deel uitmaken van het besluit over het verlenen van kwijting voor de uitvoering van de begroting van de Gemeenschappelijke Onderneming "Europese spoorwegen" voor het begrotingsjaar 2022

HET EUROPEES PARLEMENT,

— gezien zijn besluit over het verlenen van kwijting voor de uitvoering van de begroting van de Gemeenschappelijke Onderneming "Europese spoorwegen" voor het begrotingsjaar 2022,

— gezien artikel 100 van en bijlage V bij zijn Reglement,

— gezien het advies van de Commissie vervoer en toerisme,

— gezien het verslag van de Commissie begrotingscontrole (A9-0091/2024),

A. overwegende dat de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail is opgericht bij Verordening (EU) 2021/2085 van de Raad ([1]) (de "enkele basishandeling");

B. overwegende dat de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail overeenkomstig artikel 174, lid 6, van de enkele basishandeling de universele rechtsopvolger is en in de plaats komt van de Gemeenschappelijke Onderneming Shift2Rail met betrekking tot alle contracten, waaronder arbeidsovereenkomsten en subsidieovereenkomsten, passiva en eigendommen die deze laatste onderneming heeft verworven;

C. overwegende dat de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail een publiek-privaat partnerschap voor onderzoek en innovatie in de spoorwegsector is; overwegende dat de oprichtende leden bestaan uit de Unie, vertegenwoordigd door de Commissie, en partners uit de spoorwegindustrie, onder wie fabrikanten van spoorwegmateriaal, spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en onderzoekscentra;

D. overwegende dat de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail, om de transparantie te vergroten, in haar jaarrekeningen relevante informatie moet opnemen over de bijdragen van de leden op programmaniveau; overwegende dat de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail voor elk programma in het kader waarvan ze actief is, per categorie leden tot het einde van het jaar alle relevante informatie moet presenteren, met inbegrip van de wettelijke streefdoelen voor de bijdragen die voor het respectieve programma zijn vastgesteld, de omvang van de ontvangen bijdragen en het aantal juridische verbintenissen; overwegende dat de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail moet blijven werken aan het vergroten van de transparantie;

Algemeen

1. maakt uit het verslag van de Rekenkamer over de jaarrekening van de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail voor het begrotingsjaar 2022 (het "verslag van de Rekenkamer") op dat de jaarrekening op alle materiële punten een getrouw beeld geeft van de financiële situatie van de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail op 31 december 2022, van de resultaten van haar verrichtingen en kasstromen en van de veranderingen van de nettoactiva in het op die datum afgesloten begrotingsjaar, overeenkomstig haar financieel reglement en de door de rekenplichtige van de Commissie vastgestelde boekhoudregels; maakt voorts uit het verslag van de Rekenkamer op dat de onderliggende verrichtingen bij de rekening op alle materiële punten wettig en regelmatig zijn;

2. is ingenomen met de succesvolle start van de activiteiten van de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail eind 2021; is eveneens ingenomen met de rol ervan bij het tot stand brengen van een geïntegreerd EU-spoorwegnet voor passagiers en vracht in Europa;

3. verneemt uit het geconsolideerde jaarlijkse activiteitenverslag van de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail ([2]) dat 2022 een ambitieus en succesvol jaar was voor de opstartfase van de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail en haar programma, die nu volledig operationeel zijn, met inbegrip van de innovatiepijler, de systeempijler en binnenkort de uitrolgroep; merkt tegelijkertijd op dat 2022 een cruciaal jaar was voor de innovatieprogramma's van EU-Rail;

4. neemt kennis van het feit dat alle technische demonstratieprojecten ofwel reeds resultaten hebben opgeleverd van de werkzaamheden die sinds de start van het programma aan de gang zijn, ofwel bezig zijn met de laatste voorbereidingen voor demonstraties in 2023;

([1]) Verordening (EU) 2021/2085 van de Raad van 19 november 2021 voor de oprichting van Gemeenschappelijke Ondernemingen in het kader van Horizon Europa en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 219/2007, (EU) nr. 557/2014, (EU) nr. 558/2014, (EU) nr. 559/2014, (EU) nr. 560/2014, (EU) nr. 561/2014 en (EU) nr. 642/2014 (PB L 427 van 30.11.2021, blz. 17).

([2]) Europe's Rail Joint Undertaking: Consolidated Annual Activity Report 2022, https://rail-research.europa.eu/wp-content/uploads/2023/06/GB-Decision_07_2023_Annex_AAR_22.pdf.

5. stelt vast dat de oprichtende leden in 2022 hebben samengewerkt om hun toezegging aan de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail gestand te doen om belangrijke voorstellen voor de oproep 2022-1 in te dienen, die na een open, transparante en onafhankelijke beoordeling heeft geresulteerd in zes vlaggenschipprojecten die fase 1 van het EU-spoorwegprogramma bestrijken; merkt op dat deze projecten eind 2022 operationeel waren; merkt bovendien op dat de systeempijler tegelijkertijd werd gefinancierd na een grote aanbesteding;

6. stelt voorts vast dat 2022 ook werd gekenmerkt door de consistente tenuitvoerlegging van een systeembenadering voor de ontwikkeling van het spoor, aangestuurd door het beleid van het directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer van de Europese Commissie (DG MOVE), waarbij de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail de tak op het gebied van onderzoek en innovatie vertegenwoordigt en het Spoorwegbureau van de Europese Unie (ERA) de belangrijkste systeemautoriteit voor het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS) en telematicatoepassingen, waardoor de Europese spoorwegindustrie de kans kreeg om haar standpunten en ambities met één stem naar voren te brengen, met de verwachting dat er op institutioneel niveau een systemische en coherente aanpak komt;

7. neemt kennis van het masterplan van de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail, dat voortbouwt op de "strategische onderzoeks- en innovatieagenda voor het spoor" van de European Rail Research Advisory Council (Errac);

8. spreekt zijn waardering uit voor de voortzetting van de nauwe samenwerking met de belangrijkste belanghebbenden, met name Errac, het ERA en andere programma's/partnerschappen, die gezien moet worden als een proactieve inspanning die erop gericht is synergieën te bevorderen en mogelijkheden te verkennen voor gezamenlijke projecten binnen de Europese spoorwegsector; is verheugd over de betrokkenheid van de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail bij verenigingen en programma's van derde landen die beogen het concurrentievermogen van de sector te vergroten;

Begrotings- en financieel beheer

9. maakt uit het verslag van de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail over het begrotings- en financieel beheer 2021 op dat de goedgekeurde begroting van de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail als gevolg van drie begrotingswijzigingen 171,4 miljoen EUR aan vastleggingskredieten en 180,8 miljoen EUR aan betalingskredieten bedroeg ([3]);

10. is zich ervan bewust dat de wijzigingen in de omvang van de begroting van de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail grotendeels afhangen van de uitvoeringsfase van de meerjarige onderzoeks- en innovatieprogramma's; merkt op dat de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail in 2022 is begonnen met de uitvoering van het programma Horizon Europa, en dat de begroting voor 2022 daarom de begroting voor vastleggingen voor de eerste oproepen voor Horizon Europa, die waren gepland voor 2022, en de begroting voor betalingen voor de desbetreffende voorfinancieringsbetalingen omvat ([4]);

11. neemt er kennis van dat de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail eind 2022 100 % van haar vastleggingskredieten had uitgevoerd die beschikbaar waren gesteld in haar actieve begroting (titels 1, 2 en 3); neemt er bovendien kennis van dat de betalingskredieten tot 79,1 % van de actieve middelen werden besteed (respectievelijk 79 % uitvoering ten opzichte van de volledige begroting van de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail, met inbegrip van titel 4) ([5]);

12. stelt vast dat de raad van bestuur van de Gemeenschappelijke Onderneming Shift2Rail bij Besluit nr. 08/2021 van de raad van bestuur van 25 november 2021 zijn goedkeuring heeft gehecht aan het oorspronkelijke jaarlijkse werkplan en de begroting voor 2022, die van toepassing bleven op de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail door de goedkeuring van het zogenaamde "omnibusbesluit" door de raad van bestuur van de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail; stelt vast dat op het moment van die goedkeuring de begrotingskredieten in de begroting 2022 niet waren voorzien om het volledige begrotingsjaar 2022 te dekken, maar om de uitvoering van de activiteiten te waarborgen tot de start van het nieuwe partnerschap, de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail, en om de noodzakelijke bedrijfscontinuïteit van de activiteiten te waarborgen;

13. merkt op dat, wat de administratieve kosten betreft, het uitvoeringspercentage van de vastleggingskredieten 100 % bedroeg en dat van de betalingskredieten 84 % (tegenover 95 % in 2021); merkt op dat de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail deze daling rechtvaardigde met het feit dat zij waarschijnlijk pas op zijn vroegst aan het einde van het jaar haar volledige personeelsbestand zou bereiken;

([3]) Voor 2021 respectievelijk 13,6 miljoen EUR en 68,4 miljoen EUR.
([4]) Verslag van de Europese Rekenkamer (blz. 121-122), https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SAR-JUS-2022/RAS-Jus-FY2022_NL.pdf.
([5]) Titel 1 — Personeelsuitgaven; titel 2 — Infrastructuur- en operationele uitgaven; titels 3 en 4 — Beleidsuitgaven.

14. stelt vast dat het uitvoeringspercentage van de operationele begroting voor vastleggingskredieten 100 % en voor de betalingskredieten 79 % bedroeg (tegenover 84 % in 2021); begrijpt dat het uitvoeringspercentage ook 76 000 EUR omvat in verband met deskundige beoordelaars die worden beheerd door de diensten van het Europees Uitvoerend Agentschap onderzoek;

15. neemt ter kennis dat het bedrag van 41,1 miljoen EUR dat in het kader van titel 5 (Niet-gebruikte kredieten die in het lopende jaar niet nodig waren) is vastgesteld ter ondersteuning van een transparante uitvoering van artikel 6, lid 5, van de financiële regels van de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail, de zogenaamde n+3-regel, in de begroting van het (de) volgende ja(a)r(en) zal worden gereactiveerd en eerst zal worden gebruikt;

16. stelt vast dat de Rekenkamer opmerkt dat de geboekte bedragen van de bijdragen per categorie leden (leden van de Unie en particuliere leden) aanzienlijk van elkaar verschillen; begrijpt dat de reden hiervoor is dat de bijdragen in contanten van de EU worden gevalideerd en vermeld wanneer zij aan het begin van de uitvoering van het project aan de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail worden betaald, terwijl de bijdragen in natura van de leden pas worden opgenomen na validering van de gemaakte en gedeclareerde kosten voor de uitvoering van het project;

17. verzoekt de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail om de kloof tussen het opgenomen bedrag van de bijdragen in contanten enerzijds en de bijdragen in natura anderzijds aan te pakken door informatie te verstrekken over de juridische verbintenissen van de leden van de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail aan het einde van het jaar, in verband met ondertekende subsidieovereenkomsten en andere overeenkomsten; is ingenomen met de toezegging van de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail om aan deze opmerking tegemoet te komen in de jaarrekening van volgend jaar (2023);

18. stelt in verband met de uitvoering van het programma Horizon 2020 vast dat de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail eind 2022 de maximale operationele EU-bijdrage van 384,5 miljoen EUR volledig had vastgelegd voor ondertekende subsidieovereenkomsten en contracten in het kader van het programma Horizon 2020; stelt voorts vast dat van dit vastgelegde bedrag in de komende jaren nog ongeveer 68,2 miljoen EUR (of 18 %) moet worden betaald voor projecten die nog moeten worden afgerond;

19. stelt met tevredenheid vast dat de particuliere leden zich er juridisch toe verbonden hadden 320,7 miljoen EUR aan bijdragen in natura aan de operationele activiteiten van de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail te leveren, en 244 miljoen EUR ofwel 123,7 % van het minimumstreefdoel van 456,5 miljoen EUR aan bijdragen in natura voor aanvullende activiteiten, en dat deze vastgelegde bedragen eind 2022 gerapporteerd waren;

20. stelt verder voor Horizon 2020-activiteiten vast dat de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail geen nieuwe operationele vastleggingskredieten ontving, aangezien de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail eind 2021 haar laatste oproep tot het indienen van voorstellen had afgerond; stelt vast dat het uitvoeringspercentage voor de operationele betalingskredieten, met inbegrip van ongebruikte en opnieuw toegewezen operationele kredieten, daalde tot 47 % (tegenover 61 % in 2021); begrijpt dat dit volgens de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail toe te schrijven was aan de toenemende kosten en uitvoeringsproblemen waarmee begunstigden werden geconfronteerd als gevolg van de COVID-19-crisis en de oorlog in Oekraïne, en dat daarom de duur van de meeste Horizon 2020-projecten moest worden verlengd en de saldobetalingen moesten worden uitgesteld tot 2023;

21. neemt ter kennis dat de Commissie voor de uitvoering van het programma Horizon Europa in 2022 een bedrag van 108,9 miljoen EUR aan contante bijdragen heeft geleverd; stelt vast dat de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail de eerste twee oproepen in het kader van het programma Horizon Europa met succes had afgesloten en het deel van de operationele bijdrage van 107,5 miljoen EUR bijna volledig had gebruikt voor de voorfinanciering van de eerste subsidieovereenkomsten die zijn gesloten in het kader van het programma;

22. spreekt zijn waardering uit voor de cruciale mijlpalen die eind 2022 door het Shift2Rail-programma zijn bereikt, waarbij de middelen volledig werden vastgelegd en ongeveer 86 % van het programma en 91 % wat betreft de financiële uitvoering van het programma voor 2023 werd gerealiseerd met het oog op de verwezenlijking van de operationele demonstraties op niveau 6/7 van technologische paraatheid die volgens planning in 2023 moesten zijn afgerond;

23. merkt op dat er met betrekking tot de voorlopige rekeningen van de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail geen auditcertificaat voor de bijdragen in natura aan operationele activiteiten of de bijdragen in natura voor aanvullende activiteiten werd ontvangen voor 2022; merkt op dat de bijdragen in natura aan operationele activiteiten voor 2022 worden gevalideerd na indiening van de projectkosten in februari 2023;

24. merkt op dat de cumulatieve waarde van de door de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail aan de Gemeenschappelijke Onderneming Shift2Rail toegekende activiteiten voor onderzoek en innovatie in 2022 619,4 miljoen EUR bedroeg en voor 92 miljoen EUR werd gerealiseerd;

25. wijst op het belang van de totstandbrenging van een duurzaam en veerkrachtig spoorwegsysteem door de ontwikkeling van emissievrije, stille en klimaatbestendige infrastructuur, de toepassing van de circulaire economie, het testen van innovatieve processen, technologieën, ontwerpen en materialen in de levenscyclus van spoorwegsystemen en de ontwikkeling van andere innovatieve oplossingen voor geleid vervoer te land;

26. dringt erop aan meer steun te verlenen voor onderzoeks- en innovatieactiviteiten om een geïntegreerd Europees spoorwegnet tot stand te brengen, belemmeringen voor interoperabiliteit weg te nemen en oplossingen te bieden voor volledige integratie, waaronder verkeersbeheer, voertuigen en infrastructuur, alsook integratie met niet-standaard spoorbreedtes, zoals 1 520, 1 000 of 1 668 mm, die belangrijk zijn gebleken voor de solidariteitscorridors in Oekraïne; benadrukt dat het belangrijk is tegemoet te komen aan de behoeften van passagiers en bedrijven en de invoering van innovatieve oplossingen ter ondersteuning van de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte te bespoedigen, waarbij tegelijkertijd de capaciteit en betrouwbaarheid van het spoorvervoer worden vergroot en de kosten ervan worden verlaagd;

27. pleit voor een snelle overgang naar een aantrekkelijker, gebruiksvriendelijker, concurrerender, betaalbaarder, onderhoudsvriendelijker, efficiënter en duurzamer Europees spoorwegsysteem, geïntegreerd in het bredere mobiliteitssysteem, ter ondersteuning van de ontwikkeling van een sterke en wereldwijd concurrerende Europese spoorwegindustrie;

Aanbestedingen en personeel

28. neemt er kennis van dat de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail met betrekking tot de uitvoering van aanbestedingsactiviteiten de beginselen van het Financieel Reglement en de richtsnoeren uit het vademecum van de Commissie in acht heeft genomen, wat ertoe heeft geleid dat bij de uitvoering van activiteiten de beste prijs-kwaliteitverhouding werd gewaarborgd; stelt vast dat de waarden die voor de verschillende aanbestedingsprocedures zijn vastgesteld en onder elk materialiteitsniveau liggen, rekening houdend met de totale waarde van de onderzoeks- en innovatieactiviteiten en het programma, voortvloeien uit de collectieve kennis van de betrokken personeelsleden en hun eerdere ervaring in andere particuliere en overheidsorganisaties;

29. stelt vast dat de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail in 2022 voor openbare procedures verder gebruik heeft gemaakt van de platforms voor elektronische inschrijving en elektronische indiening die beschikbaar zijn op de website TED e-Tendering en toegankelijk zijn via het portaal voor financiering en aanbestedingen; stelt vast dat de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail in het kader van de e-aanbestedingsstrategie in 2022 een begin heeft gemaakt met de integratie van het beheersinstrument voor overheidsopdrachten (PPMT), het instrument dat in de plaats zal komen van de TED-systemen voor elektronische kennisgevingen en elektronische aanbesteding ([6]);

30. neemt er kennis van dat het hoofd van de juridische dienst in 2022 verschillende richtsnoeren en modellen voor aanbestedingsprocedures verder heeft bijgewerkt (d.w.z.: kalender, bestek, opening en evaluatie van inschrijvingen, gunningsprocedures voor opdrachten van geringe waarde enz.) om deze aan te passen aan de behoeften van de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail en aan de aanbevelingen van DG BUDG, met name aan de e-indieningsprocedure;

31. stelt vast dat de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail in 2022 een openbare aanbestedingsprocedure heeft uitgevoerd, getiteld: Systeempijler van de GO "Europese spoorwegen" (drie kavels) — raamcontracten voor de verlening van diensten aan de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail op het gebied van de systeempijler; stelt vast dat met de gunning een totaalbedrag van 45 miljoen EUR gemoeid was, waarbij 4 miljoen EUR is toegewezen aan kavel 1, 37 miljoen EUR aan kavel 2 en 4 miljoen EUR aan kavel 3 ([7]);

32. neemt ter kennis dat titel 1 en titel 2 van de begroting tot 100 % werden uitgevoerd, waarbij titel 1 (Personeelsuitgaven) voornamelijk werd gebruikt voor salarissen van het personeel; stelt vast dat de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail in de loop van het jaar ook gebruik heeft gemaakt van externe steun om de lacunes op te vullen totdat de aanwerving van personeel is afgerond en om het hoofd te bieden aan de werklast in verband met de activiteiten van de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail;

33. stelt vast dat er eind 2022 28 posten bezet waren;

34. neemt er kennis van dat de huidige personeelsformatie van de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail op 1 maart 2022 door de raad van bestuur is goedgekeurd, waarbij functies van tijdelijk functionaris zijn ingevoerd met betrekking tot de nieuwe rol van de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail in de systeempijler en om de ondersteuning van beleidsactiviteiten met haar geïntegreerd onderzoeks- en innovatieprogramma verder te versterken;

35. stelt vast dat de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail volgens de personeelsformatie 29 personeelsleden zal tellen, waaronder twee gedetacheerde nationale deskundigen; neemt er kennis van dat de meeste vacante posten in 2022 geleidelijk werden ingevuld, terwijl er geen personeelsleden vertrokken zijn, maar dat de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail nog steeds te maken kreeg met een aantal tijdelijke verloven; neemt ter kennis dat de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail, om tijdelijke lacunes of langdurige afwezigheden op te vullen, ook gebruik heeft gemaakt van externe competenties en deskundigheid om haar operationele activiteiten te verwezenlijken, alsook van de tijdelijke uitbesteding van een aantal administratieve taken;

([6]) De integratie zal naar verwachting in het eerste of tweede kwartaal van 2023 afgerond zijn.

([7]) Raamcontracten van EU-Rail op het gebied van de kerngroep van de systeempijler (kavel 1), expertise van de systeempijler (kavel 2) en onderhoudsactiviteiten op het vlak van de TSI CCS (kavel 3), op 12 juli 2022 gesloten met contractant System Pillar Consortium (voor de drie kavels) Europe's Rail Joint Undertaking: Consolidated Annual Activity Report 2022 (blz. 131-132).

36. merkt op dat uit het geconsolideerde jaarlijkse activiteitenverslag van de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail blijkt dat er nog steeds verbeteringen worden verwacht op het gebied van genderevenwicht, zowel op het niveau van de raad van bestuur als op alle andere niveaus van de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail; merkt op dat in de raad van bestuur van de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail in 2022 28 mannen (58 %) en 21 vrouwen (42 %) zetelden; merkt op dat de genderverhouding op het niveau van het management van de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail 78 % mannen ten opzichte van 22 % vrouwen bedroeg, en dat mannen 65 % en vrouwen 35 % van het totale personeelsbestand uitmaakten; is ingenomen met het feit dat de raad van bestuur een tweede vrouw als afdelingshoofd heeft benoemd in het managementteam van de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail; stelt voor dat de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail het genderevenwicht blijft verbeteren en in dit verband naar een evenwichtige geografische vertegenwoordiging streeft;

Beheers- en controlesystemen

37. stelt vast dat de gemeenschappelijke auditdienst van het directoraat-generaal Onderzoek en Innovatie (DG RTD) van de Commissie verantwoordelijk is voor de controles achteraf van de uitgaven in het kader van Horizon 2020 en Horizon Europa; stelt vast dat de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail voor Horizon 2020-uitgaven (verrekeningen en saldobetalingen) een representatief foutenpercentage van 2,2 % en een restfoutenpercentage van 1,3 % heeft gerapporteerd;

38. neemt er kennis van dat voor het programma Horizon Europa nog controles achteraf moeten worden uitgevoerd, aangezien de eerste tussentijdse betalingen pas in 2024 worden verwacht;

39. stelt vast dat de Rekenkamer, om de controles van operationele betalingen van de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail te beoordelen, een willekeurige steekproef van in 2022 verrichte Horizon 2020-betalingen op het niveau van de eindbegunstigden heeft gecontroleerd ([8]); neemt ter kennis dat de Rekenkamer in één geval een ernstige fout heeft vastgesteld en gekwantificeerd die het gevolg was van te hoog gedeclareerde personeelskosten doordat de begunstigde indirecte kosten meenam in de berekeningsgrondslag van de eenheidstarieven van de kostencentra; neemt er kennis van dat dergelijke kosten echter onder het forfaitaire percentage van 25 % voor indirecte kosten vallen;

40. stelt vast dat hoewel de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail op ad-hocbasis risicogebaseerde controles vooraf uitvoerde op risicovolle projecten, zij eind 2022 nog geen gestructureerde risicogebaseerde aanpak van controles vooraf had ingevoerd; stelt met name vast dat de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail de controles vooraf niet had afgestemd op de factoren met een hoog risico die waren vastgesteld in gerichte risicobeoordelingen, en dat zij geen interne praktische richtsnoeren had ontwikkeld voor de uitvoering van risicogebaseerde monitoring, met inbegrip van instructies over hoe het personeel de in Compass beschikbare module voor risicobeheer moest gebruiken;

41. stelt vast dat de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail bijgevolg niet zorgde voor een volledige en geharmoniseerde beoordeling van haar relevante project- en aan begunstigden gerelateerde risico's, wat kan leiden tot inefficiënte en/of ondoeltreffende controles vooraf, waardoor het risico toeneemt dat niet-subsidiabele kosten worden gecofinancierd, projectdoelstellingen niet worden gehaald, projecten vertraging oplopen of het project zelfs mislukt;

42. schaart zich achter de oproep van de Rekenkamer dat de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail een gestructureerde risicogebaseerde aanpak van controles vooraf moet invoeren die relevante project- en aan begunstigden gerelateerde risico's omvat; beaamt bovendien dat de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail interne praktische richtsnoeren moet ontwikkelen voor de uitvoering van risicogebaseerde monitoring op het niveau van projecten en begunstigden, alsook instructies over hoe personeel de in Compass beschikbare module voor risicobeheer moet gebruiken;

43. verzoekt de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail tekortkomingen in het gebruik van het versterkte monitoringinstrument aan te pakken; is het ermee eens dat de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail ervoor moet zorgen dat alle versterkte monitoringacties vergezeld gaan van specifieke controleacties die gericht zijn op de vastgestelde risico's en dat er binnen een vooraf bepaalde termijn follow-up aan wordt gegeven;

44. merkt op dat de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail wenst te benadrukken dat het risico op fouten in subsidiebetalingen in het kader van Horizon 2020 in grote mate kon worden beperkt dankzij het gebruik van forfaitaire bedragen;

45. neemt er kennis van dat de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail met name waarborgde dat er redelijke forfaitaire bedragen werden gehanteerd door een beroep te doen op financieel deskundigen tijdens de evaluatieprocedure van elke oproep, en dat zij bovendien uitvoerig onderzoek deed naar en omzichtig onderhandelde over alle kostenposten die door de financieel deskundigen in de voorbereidingsfase van subsidieovereenkomsten in vraag werden getrokken, overeenkomstig Besluit C(2017)7151 van de Commissie van 27 oktober 2017 betreffende het verlenen van toestemming voor het toepassen van een terugbetalingsregeling op basis van forfaitaire bedragen voor de subsidiabele kosten van acties in het kader van het "Horizon 2020"-kaderprogramma;

46. stelt met tevredenheid vast dat de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail weliswaar procedures heeft ingevoerd voor de vaststelling vooraf van hoogrisicofactoren voor subsidieovereenkomsten in het kader van Horizon 2020, maar dat zij niettemin erkent dat deze procedures beter kunnen worden afgestemd op de richtsnoeren van de Commissie inzake risicogebaseerde controles vooraf;

([8]) Wat de bij de begunstigden getoetste subsidiebetalingsverrichtingen betreft, ligt de meldingsdrempel voor kwantificeerbare fouten bij 1 % van de gecontroleerde kosten (Verslag van de Rekenkamer, blz. 126).

Follow-up van de opmerkingen van voorgaande jaren

47. stelt vast dat de “opmerkingen” in de specifieke jaarverslagen over de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail in feite “niet-tijdgebonden aanbevelingen” van de Rekenkamer zijn; merkt op dat de Rekenkamer jaarlijks gevolg geeft aan deze opmerkingen door hun status als “openstaand” of “afgesloten” te beoordelen;

48. stelt vast dat, wat de twee opmerkingen van de Rekenkamer voor 2021 betreft, er één nog openstaat, namelijk in verband met het feit dat het uitvoeringspercentage voor de beschikbare operationele begroting voor betalingen van 2021 van de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail, met inbegrip van ongebruikte en opnieuw toegewezen operationele kredieten, daalde tot 61 % (tegenover 76 % in 2020);

49. stelt vast dat deze situatie voornamelijk het gevolg was van de slechte kwaliteit van de technische verslagen van de begunstigden en de behoefte aan aanvullend bewijs dat de verwezenlijking van de projectresultaten bevestigt, alsook van het feit dat de vertraging van één enkele begunstigde gevolgen heeft voor de betaling van het volledige forfaitaire bedrag;

50. waardeert het dat de Gemeenschappelijke Onderneming EU-Rail in 2022 een actieplan heeft ontwikkeld om de financiële verslaglegging van de begunstigden te verbeteren, wat met name belangrijk is voor terugbetalingen op basis van een forfaitair bedrag voor de subsidiabele kosten van acties wanneer de vertraging van één enkele begunstigde gevolgen heeft voor de betaling van het volledige forfaitaire bedrag.